

### III - RELATÓRIO DE GESTÃO EXERCÍCIO DE 2017

#### INTRODUÇÃO

A METROBUS TRANSPORTE COLETIVO S.A. é uma empresa de economia mista cujo Acionista Majoritário é o Estado de Goiás e está jurisdicionada à Secretaria de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos – SECIMA.

A empresa tem um papel de destaque no desenvolvimento urbano de Goiânia, quer direta, quer indiretamente, à medida que opera o principal eixo do transporte coletivo da Região Metropolitana da Capital.

O presente relatório tem o objetivo de destacar as principais atividades desenvolvidas e os resultados obtidos pela Empresa ao longo do ano de 2017, cuja Prestação de Contas anual será devidamente encaminhada ao Tribunal de Contas do Estado, nos termos da Resolução Normativa nº 001/2003, bem como à Controladoria Geral do Estado, com base no Decreto nº 7.501/2011, o que se faz a seguir, obedecendo à ordem determinada na referida Resolução do TCE.

#### A) EXECUÇÃO FÍSICA E FINANCEIRA DOS PROGRAMAS DE TRABALHO, COM ESCLARECIMENTOS, SE FOR O CASO, SOBRE AS CAUSAS QUE INVIABILIZARAM O PLENO CUMPRIMENTO DAS METAS FIXADAS;

##### A.1) Ações de Melhoria do Eixo Anhanguera

PRODUTO	UNIDADE DE MEDIDA	FÍSICO		VALOR LIQUIDADO (R\$)
		Previsto	Realizado	
Manutenção do Pavimento e da Estrutura de Segregação do Eixo Anhanguera.	Quilômetro	14	14	64.843,40
Manutenção/Conservação dos Terminais de Integração de Passageiros e Estações do Eixo Anhanguera	Número	24	24	0,00

Essas ações, apesar de não ser de responsabilidade da Metrobus, foram executadas ao longo do ano, visando manter os 14 quilômetros do pavimento asfáltico do Eixo Anhanguera em razoável estado de conservação, com a realização de operação de tapa-buraco com massa asfáltica (CBUQ+Emulsão), garantindo conforto aos usuários e condições seguras de trafegabilidade da frota de ônibus articulados e biarticulados da Metrobus.

Por outro lado, a Manutenção/Conservação dos Terminais de Integração e Estações do Eixo Anhanguera, passaram a ser de responsabilidade da REDEMOB Consórcio, a partir da

integração total da Metrobus àquele Consórcio, ocorrida em outubro/2016, cuja concretização se deu mediante autorização do Governo do Estado de Goiás, por meio da Lei Estadual nº 19.217/16 e Decreto nº 8.749/16.

### A.2) Ação de Expansão do Corredor e Terminais do Eixo Anhanguera

No exercício de 2017, foi concretizada uma ampliação e adequação do Terminal de Passageiros de Goianira, atendendo apelos dos usuários que utilizam o trajeto Goiânia/Goianira e vice-versa, melhorando significativamente a sua área física e possibilitando maior conforto e segurança aos passageiros nos seus deslocamentos diários.

Para essa obra, ao longo de 2017, foram disponibilizados recursos próprios da Metrobus, da ordem de R\$ 11.976,46 (onze mil novecentos e setenta e seis reais e quarenta e seis centavos).

Ressalte-se que a extensão do Eixo Anhanguera, ocorrida em 2014, até as cidades de Goianira, Trindade e Senador Canedo, provocou alterações nas linhas, percursos, quilometragens e aspectos operacionais das linhas alimentadoras das regiões leste, oeste e noroeste. Esse fato gerou uma redução do Percurso Médio Mensal (PMM) e frota das empresas concessionárias dessas linhas e incremento do PMM e frota da Metrobus, com o consequente aumento dos custos operacionais da empresa, sem receitas adicionais.

Para ilustrar, no período de janeiro a agosto de 2014, quando a extensão do Eixo Anhanguera não havia, ainda, sido implantada, a frota da Metrobus rodou 3.283.000 quilômetros e consumiu 2.536.000 litros de óleo diesel, por outro lado, no ano de 2017, no mesmo período, a produção quilométrica foi de 5.462.500 quilômetros e os veículos consumiram 3.807.664 litros de óleo diesel, ou seja, o prolongamento do Eixo Anhanguera aumentou a produção quilométrica da empresa em mais de 66%.

Ainda não foi implantada a infraestrutura de transporte visando a melhoria da eficiência e da eficácia do atendimento aos usuários, nas extensões do Eixo Anhanguera, tais como: Terminais de Integração, Pontos e Estações de Embarque/Desembarque, Passarelas nas rodovias, Faixas Preferenciais, Sinalização, Iluminação, as quais transcendem as competências institucionais e financeiras da Metrobus enquanto concessionária.

### A.3) Outras Ações Realizadas e em Plena Execução:

1. **Execução do Programa Eixo Anhanguera Subsidiado**, nos termos da Lei nº 15.047 de 29/12/2004, modificada pela Lei nº 17.750 de 16/07/2012. Com a instituição do Cartão Metrobus, este subsídio que corresponde a 50% da tarifa básica praticada na Região Metropolitana de Goiânia, passou a ser feito diretamente ao usuário, por meio de créditos no referido cartão, através do Cartão Metrobus, programa da Secretaria de Governo, não havendo mais repasses à Metrobus correspondente a esse programa. **Execução do Programa Semiurbano subsidiado**, nos termos das Resoluções 054/2005 e 064/2009 da CDTC, amparadas pelas Leis acima citadas, através do qual foram transportados 4.189.475 passageiros no ano, conforme demonstra a tabela abaixo:

MÊS	QUANT. PASSAGEIROS	VALOR
Janeiro	356.597	813.506,05
Fevereiro	326.083	738.925,15
Março	383.191	851.656,75
Abril	332.005	737.990,90
Maiο	361.076	815.467,05
Junho	354.703	796.034,65
Julho	339.521	778.813,00
Agosto	368.621	840.495,70
Setembro	331.587	764.338,60
Outubro	354.490	814.769,60
Novembro	346.569	791.245,00
Dezembro	335.032	785.650,60
<b>TOTAL</b>	<b>4.189.475</b>	<b>9.528.893,05</b>

Obs.: As linhas semiurbanas são aquelas que atendem aos usuários residentes em municípios que fazem parte da Região Metropolitana de Goiânia nos seus percursos de volta.

### 3. Integração ao REDEMOB Consórcio

Durante o exercício de 2017 a Metrobus continuou integrando o REDEMOB Consórcio, o qual ficou responsável pelos seguintes processos: a) planejamento operacional; b) operação dos serviços regulares; c) gestão dos terminais e estações ao longo do Eixo Anhanguera, tais como operação, manutenção, limpeza e segurança, além disso, permitiu o acesso da Metrobus à Central de Controle Operacional – CCO que executa o controle, em tempo real, da operação e ao Serviço de Informações Metropolitanas – SIM que disponibiliza informações relevantes aos usuários dos 18 municípios que compõem a Região Metropolitana de Goiânia, tais como: frequência, horários de viagens, itinerários, pontos de ônibus e outras informações.

### B) OBSERVÂNCIA DA LEGISLAÇÃO PERTINENTE, EM ESPECIAL QUANTO AOS PLANOS DIRETORES, AO PLANO PLURIANUAL, ÀS DIRETRIZES ORÇAMENTÁRIAS E AOS ORÇAMENTOS ANUAIS;

A METROBUS, na condição de Sociedade de Economia Mista, não se submete a nenhuma das legislações vinculadas ao Orçamento Estadual, bem como às diretrizes orçamentárias.

De igual modo, por ser estatal não dependente e não se submete também à Lei de Responsabilidade Fiscal;

As legislações de regência (Lei nº 8.666/93, Lei nº 6.404/76 e Lei nº 13.303/16), assim como a legislação relacionada à instituição do Programa Transporte Cidadão (Lei Estadual nº

15.047/04), foram integralmente observadas.

**C) MEDIDAS IMPLEMENTADAS COM VISTAS AO SANEAMENTO DE EVENTUAIS DISFUNÇÕES QUE PREJUDICARAM OU INVIABILIZARAM O ALCANCE DOS OBJETIVOS COLIMADOS;**

Nos últimos anos a Assembleia de Acionistas e o Conselho de Administração determinaram como estratégia principal a desmobilização da empresa, buscando alternativas que minimizassem o papel do Estado na atividade econômica, ao mesmo tempo em que trouxessem mais eficácia na prestação de relevante serviço à população e endereçassem o desafio de eliminar o déficit fiscal histórico da empresa. Neste sentido, a Diretoria Executiva realizou diversos estudos, inclusive sendo objeto do PDEG – Programa de Desmobilização de Ativos do Estado de Goiás, como projeto-piloto. Uma das alternativas estudadas seria a instituição de uma Sociedade de Propósito Específico. Entretanto, pela complexidade, pelos prazos demandados e pelos custos envolvidos para sua estruturação, optou-se pela busca de novo modelo, tendo sido perseguido o estabelecimento de um consórcio operacional com demais concessionárias da RMTC – Rede Metropolitana de Transporte Coletivo, o que culminou com a intervenção do MP-GO e do questionamento acerca da sua legalidade. Diante disso, optou-se por buscar outros caminhos que minimizassem o déficit fiscal. Neste sentido, a alternativa que se mostrou mais promissora foi a rediscussão do acordo operacional que instituiu a extensão do Eixo Anhanguera, através de uma proposta de operação interárea compartilhada, a qual encontra-se em discussão até o presente momento.

**1. Redução do quadro funcional da Metrobus:**

A exemplo do que ocorreu no ano de 2016, o quadro funcional da Metrobus, objetivando a diminuição de despesas com pessoal, passou de 599 servidores em 2016 para 560 servidores em 2017, distribuídos entre efetivos e comissionados = 312; temporários = 201; temporários parciais = 42; estagiários = 03 e diretores = 02. Esse quantitativo alcançado se deu em decorrência da otimização de processos internos, redução da necessidade de quadro de pessoal e consequente disponibilização de vários servidores efetivos que foram colocados à disposição de outros órgãos da Administração Estadual e outros que se aposentaram.

**2. Gastos com pessoal**

Relativamente aos gastos com o pessoal, englobando salários, encargos sociais, férias, 13º Salário e ticket alimentação, podemos verificar que no ano de 2017, em relação ao ano de 2016, houve uma redução, em face da diminuição do quantitativo de servidores, mesmo ocorrendo reajuste de salários aos empregados efetivos, temporários e temporários parcial, mediante Convenção Coletiva de Trabalho, conforme exposto a seguir:

Rúbricas	2017	2016
Gastos com Pessoal	43.581.353,93	47.547.667,99
Número de Servidores	560	599
Gasto médio por servidor/ano	77.823,85	79.378,41
Gasto médio por servidor/mês	6.485,32	6.614,87

### 3. Redução de despesas com fornecedores em geral:

A redução de despesas foi possível tanto pelo enxugamento da folha de pagamento com as providências inicialmente tomadas de redução do quadro de servidores, quanto pelas medidas tomadas em relação às despesas com materiais de consumo interno e de manutenção preventiva e corretiva dos veículos, mediante novos procedimentos colocados em prática na empresa.

Também foram renegociados vários contratos com fornecedores, com redução de valores e realizadas novas licitações, em virtude do descredenciamento de vários fornecedores que não estavam cumprindo as obrigações contratuais com a Metrobus. Essas providências geraram uma economia nos custos da ordem de mais de 400 mil reais, com peças, serviços e com combustíveis, apesar do reajuste de 20% ocorrido.

Esclareça-se, por oportuno, que a economia na aquisição de combustíveis se deu mediante negociações levadas a efeito com a fornecedora Petrobras Distribuidora S.A., quando a Metrobus passou a adquirir o óleo diesel S-10 utilizado somente na frota mais nova (2014), com o mesmo preço do óleo diesel S-500 utilizado na frota mais antiga (2011) diminuindo então os custos com combustíveis e facilitando sobremaneira a logística de armazenamento e abastecimento da frota.

### 4. Melhorias dos Processos Internos:

#### 4.1. Controladoria Interna:

A Controladoria Interna, desenvolveu com sucesso, no período de janeiro a dezembro de 2017 os seus objetivos de Controle e Fiscalização dos processos, para imagem positiva, qualidade e eficiência na Gestão da Empresa. Para tanto, acompanhou e fiscalizou a execução dos contratos, o controle da consistência dos documentos apresentados para pagamento de produtos e/ou serviços.

Foram realizadas 796 manifestações com apontamentos e recomendações realizadas pela Controladoria, voltadas para a correção de inconsistências nos processos de pagamento, conforme destacado no quadro a seguir:

Regularidades Fiscais	94
Garantia Contratual	55
Entrega parcial de produtos	169
Falta de dados do procedimento licitatório nas Notas Fiscais	155
Falta de informação na Nota Fiscal referente a marca do produto	133
Falta de atestado de recebimento do serviço e/ou produto	09
Valor da Nota Fiscal divergente com a ordem de serviço e/ou produto	04
Preenchimento da Nota Fiscal com informações erradas	20
Carta de Correção das Notas Fiscais junto à SEFAZ	89
Falta de solicitação do Gestor na compra de produtos	43

Falta de documentos da empresa contratada no processo licitatório	25
<b>TOTAL</b>	<b>796</b>

Outras atividades desempenhadas pela Controladoria Interna no exercício de 2017 foram as seguintes:

Termos de Fiscalização relatados	553
Notas Fiscais verificadas	1.304
Termos de verificação – pagamento de Nota Fiscal	610
Contratos Administrativos celebrados – serviço/fornecimento	58
Contratos de Comodato	03
Aditivos celebrados	46
Ordem de Venda (óleo queimado e sucatas de pneus)	03
Processos de Sindicância instaurados	1.100
Manifestações recebidas e devidamente respondidas pela Ouvidoria – CGE	80
Manifestações recebidas e devidamente respondidas pela Ouvidoria – L.A.I.	21
Manifestações recebidas e devidamente respondidas pela Ouvidoria – SITE	140

Ainda dentro do objetivo da Controladoria Interna de dar assistência à Diretoria Executiva no desempenho de suas atribuições, foi realizada em fevereiro de 2017 Inspeção Administrativa nas Gerências de Suprimentos e de Manutenção de Frota quanto à entrega de para-brisas, a qual convergiu na constatação de regularidade nos fornecimentos.

Oportuno destacar, também, que por força da inclusão da Metrobus na REDEMOB Consórcio, as análises e fiscalizações quanto às contas prestadas pela RedeMob no início, foram feitas de forma insuficiente e parcial, dado o não fornecimento dos documentos que dão suporte aos gastos, fato este que foi sanado mediante várias discussões e reuniões levadas a efeito entre a Diretoria Executiva e os representantes do Consórcio, permitindo a execução dos serviços da Controladoria Interna da Metrobus na análise de toda a documentação.

#### 4.2. Reestruturação do Sistema de Controle de Estoque e do Balanço de Final de Ano e de outros Processos.

Foi promovida a reestruturação do Sistema de Controle de Estoque com remodelação de todo o processo, visando a conferência mensal de estoque de forma a permitir que ao final do ano, o balanço que era feito em três dias, com constantes inconformidades, ocorresse em apenas um dia.

Também em 2017 iniciou-se o processo de migração de todos os servidores da empresa para o Datacenter da SEGPLAN, bem como o desenvolvimento de Sistema para Controle dos Processos da Assessoria Jurídica da Metrobus;

#### 4.3. Outras atividades desenvolvidas na área de TI

Promoveu-se no exercício de 2017, o desenvolvimento do Sistema de Protocolo em tecnologia Web, permitindo, assim, encerrar o contrato com a Prodata que fornecia um módulo de protocolo dentro de sua suíte de soluções.

Contratação e implantação do Sistema Tron, envolvendo folha de pagamento, medicina do trabalho, sistema de ponto e Tron Connect (plataforma web para acesso dos funcionários). Este contrato foi firmado em substituição ao contrato que era mantido com a Prodata. Este novo contrato com a Tron permitiu, ainda, a integração direta com a contabilidade da empresa, tudo isso por um valor de menos de 1/3 comparando-se com o contrato anterior.

Ainda nesta área de TI foi implantado a plataforma Mantis para controle das solicitações de desenvolvimento para o sistema OMNI já utilizado na empresa, bem como efetivada a ampliação do contrato com a Algar Telecom, acrescentando à Internet por fibra óptica tecnologia MPLS, necessária para interconexão com o Datacenter em nuvem da Segplan. Este incremento de tecnologia vai utilizar a infraestrutura já existente em razão de contrato vigente e vai permitir o acesso a serviços de hospedagem, aplicativos, segurança e de sistemas de gestão, mediante a conexão com os servidores da Segplan, passando a integrar uma rede com procedimentos, desempenho e mecanismos de segurança de alta qualidade.

Ressalte-se a demanda por novo sistema de gestão corporativo integrado para a empresa em virtude do atual sistema não atender as demandas, ser baseado em tecnologia obsoleta, ter sido desenvolvido por equipe interna que não está mais presente na empresa, gerando enorme dificuldade na continuidade da manutenção dos aplicativos. Foram realizados estudos que permitissem atingir este desafio, possibilitando a continuidade do projeto, até então sobrestado em função da estratégia de desmobilização da empresa.

#### **D) AVALIAÇÃO DA EFICIÊNCIA E EFICÁCIA DA GESTÃO DE MATERIAL EM ESTOQUE, EM TERMOS DE MOVIMENTAÇÃO, GUARDA, CONSERVAÇÃO, SEGURANÇA E CONFIABILIDADE DO SISTEMA DE CONTROLE, ACOMPANHADA DE RELATÓRIO DA COMISSÃO INVENTARIANTE;**

A gestão de material em estoque, em termos de movimentação, guarda, conservação e segurança foram considerados eficazes e eficientes pela Comissão Inventariante. Entretanto, constatou-se que o sistema de controle utilizado pela Metrobus ainda constitui óbice para análises mais conclusivas e exatas, vez que o software utilizado se encontra em processo de atualização. Para isso, estão sendo traçadas novas ações pela Gerência de T.I da empresa, com melhorias do sistema atual em uso, com a inclusão de novas funcionalidades, bem como avaliando alternativas para implantação de novo sistema ERP, dependendo de recursos para tal.

#### **E) INDICAÇÃO DAS FALHAS E IRREGULARIDADES APURADAS;**

Não constatadas falhas e irregularidades.

**F) JUSTIFICATIVA PORMENORIZADA DOS RESULTADOS NEGATIVOS APURADOS, COM INDICAÇÃO DAS CAUSAS E DAS MEDIDAS ADOTADAS PARA CORRIGI-LAS;**

A receita da Metrobus foi prejudicada por alguns fatores, entre eles a ausência do reajuste tarifário em 2017 por parte do poder concedente, conforme deveria ocorrer de acordo com cláusula contratual, o que ocorreu apenas em janeiro de 2018. Outro fator foi a implantação do Cartão Metrobus em novembro de 2016, programa da Secretaria de Governo, mediante o qual seus beneficiários possuem o direito à meia passagem, que trouxe maior justiça na distribuição deste benefício e permitindo uma economia ao erário de cerca de 90%. Entretanto, este programa reduziu o número de beneficiários, o que também afetou a atratividade e reduziu a demanda de usuários do eixo Anhanguera.

A persistência dos efeitos da crise econômica no País, que reflete em todos os Estados da Federação, influenciou de maneira negativa no ano de 2017, na constante busca pela melhoria da prestação dos serviços aos usuários do Eixo Anhanguera e extensões, operado pela Metrobus. O desemprego e, principalmente, a insegurança, presente onde há aglomerações, afastam os usuários, e afetam diretamente a receita da empresa. Os fatores anteriormente mencionados geraram uma queda na demanda de cerca de 19% ao longo do ano.

A nova política tarifária instituída pela Petrobras provocou aumento dos custos com combustíveis na ordem de 20% somente no segundo semestre do ano e conseqüentemente em pneus, os quais são os insumos de maior relevância no custo operacional. Além disso, houve aumento na demanda por peças decorrentes da expiração da vigência da garantia dos veículos, associada ao aumento no custo das peças. Ressalte-se, ainda, o reajuste coletivo aplicado à categoria mediante Acordo Coletivo de Trabalho, com vigência a partir de 1º de março, que provocou aumento de cerca de 5% nos salários e encargos da folha de pagamento, que é a maior rubrica nos custos da empresa.

Esses fatores provocaram um déficit mensal médio para a Metrobus, da ordem de R\$ 2,2 milhões de reais, o que prejudicou a qualidade dos serviços ofertados e reduziu a atratividade deste modal de transporte.

Este é um retrato da grande maioria das empresas concessionárias de transporte coletivo no país. A falta de capacidade financeira destas empresas prejudica sua capacidade de investimento na melhoria da qualidade de serviço, agravando uma situação que se arrasta há mais de década e faz com que cerca de 70% dos concessionários nacionais estejam endividados, segundo a NTU (Associação das Empresas de Transportes Urbanos). A expectativa de um ambiente econômico mais favorável e de adoção de políticas públicas voltadas para o fomento do transporte coletivo possibilitaria, sem dúvidas, melhorar quantitativa e qualitativamente a principal atividade da Metrobus, ou seja, a prestação de serviço de transporte público aos cidadãos da área metropolitana de Goiânia e, por conseqüência, seus resultados.

Os resultados negativos apurados justificam-se, ainda, pela incidência de juros e multas decorrentes de parcelamentos de impostos e contribuições, por determinados processos judiciais cíveis e trabalhistas, pela redução das receitas operacionais em função da queda de demanda e aumento de custos operacionais, gerando desequilíbrio fiscal.

As causas residem em medidas operacionais de cunho social, em encargos e consectários financeiros impostos legalmente e em ações judiciais movidas em desfavor da Companhia.

As medidas adotadas para corrigi-las são as gestões junto aos órgãos deliberativos e regulamentares e demais concessionárias, para minimizar os efeitos financeiros negativos da extensão do Eixo para as cidades de Goianira, Trindade e Senador Canedo e também, pelo incremento de ferramentas de gestão e controle interno mais eficientes. Além das providências relacionadas ao Projeto de Lei referente ao ressarcimento do semiurbano, cujo processo de nº 201700013001723 encontra-se em tramitação junto aos órgãos governamentais.

### **G) DAS RAZÕES DO PAGAMENTO DE JUROS E MULTAS, E PROVIDÊNCIAS ADOTADAS;**

**Dos Parcelamentos:** Os parcelamentos de impostos e contribuições são atualizados pela taxa SELIC (não há desembolso financeiro) e não há providências a serem tomadas. Houve grande esforço para o aproveitamento do Programa Especial de Recuperação Tributária disponibilizado pela Receita Federal do Brasil e Procuradoria da Fazenda Nacional, no qual todos os eventuais débitos junto a estes órgãos poderiam ser reduzidos mediante a utilização de prejuízos fiscais de anos anteriores. Esta ação culminou na redução de uma dívida da ordem de R\$ 25M para cerca de R\$ 1,4M.

**Das Infrações de Trânsito:** As infrações de trânsito e acidentes, quando constatada responsabilidade dos empregados, o que é feito mediante processo de sindicância, são restituídas pelos mesmos.

**Das Infrações Trabalhistas:** As autuações expedidas pelo órgão de fiscalização geram, como providência, além de análise das causas que as originaram, defesas e recursos administrativos e/ou judiciais.

**Das Multas do Poder Concedente:** As autuações expedidas pela CMTC tiveram como consequência, em sua grande maioria, a não conformidade dos veículos, em decorrência da situação deficitária da empresa, a qual levou à sua inadimplência junto a fornecedores, que por consequência, deixaram de realizar o fornecimento de peças e insumos para a manutenção. Ressalte-se a grande incidência de vandalismo e a péssima condição do pavimento do eixo Anhanguera, este último de responsabilidade da Prefeitura de Goiânia, que danificam os veículos, aumentando os custos operacionais. Registre-se o ingresso de ação judicial contra a Prefeitura, com sucesso, no sentido de fazer cumprir a recuperação do pavimento, porém descumprida até o momento. As autuações geram, como providência, além de análise das causas que as originaram, defesas e recursos administrativos e/ou judiciais.

**Multas por atraso no pagamento das Notas Fiscais e Tributos:** são geradas por momentânea insuficiência de recursos em virtude de deficit fiscal.

Mesmo tendo ocorrido adequação na operação e, conseqüentemente, nos custos, não foi suficiente para compensar a redução na receita. Desta forma, não foi possível alcançar o desejado equilíbrio fiscal. Assim sendo, a Metrobus não consegue honrar os compromissos

financeiros junto a fornecedores, taxas e impostos sem o ingresso de capital por parte dos sócios, o que tem ocorrido, mas em quantidade insuficiente. Isto tem ocasionado o pagamento de juros e multas.

Ver extrato em anexo as folhas 19 à 38.

**H) O DEMONSTRATIVO DO FLUXO FINANCEIRO DE PROJETOS OU PROGRAMAS FINANCIADOS COM RECURSOS EXTERNOS, CONSTANDO, INDIVIDUALMENTE, A INDICAÇÃO DO CUSTO TOTAL, O VALOR DO EMPRÉSTIMO CONTRATADO E DA CONTRAPARTIDA AJUSTADA, OS INGRESSOS EXTERNOS, A CONTRAPARTIDA ESTADUAL E AS TRANSFERÊNCIAS DE RECURSOS (AMORTIZAÇÃO, JUROS, COMISSÃO DE COMPROMISSO E OUTROS, INDIVIDUALIZADAMENTE) OCORRIDOS NO ANO E ACUMULADOS ATÉ O PERÍODO EM EXAME, COM ESCLARECIMENTOS, SE FOR O CASO, SOBRE OS MOTIVOS QUE IMPEDIRAM OU INVIABILIZARAM A PLENA CONCLUSÃO DE ETAPA OU DA TOTALIDADE DE CADA PROJETO OU PROGRAMA, INDICANDO AS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS;**

Não se aplica à empresa.

**I) AS TRANSFERÊNCIAS E RECEBIMENTOS DE RECURSOS MEDIANTE CONVÊNIO, ACORDO, AJUSTE TERMO DE PARCERIA OU OUTROS INSTRUMENTOS CONGÊNERES, BEM COMO A TÍTULO DE SUBVENÇÃO, AUXÍLIO OU CONTRIBUIÇÃO, DESTACANDO, DENTRE OUTROS ASPECTOS, A OBSERVÂNCIA ÀS NORMAS LEGAIS E REGULAMENTARES PERTINENTES, A CORRETA APLICAÇÃO DOS RECURSOS E O ATINGIMENTO DOS OBJETIVOS COLIMADOS, SENDO QUE, NAS HIPÓTESES DO ART. 8º DA LEI Nº. 12.785/95, DEVERÃO CONSTAR, AINDA INFORMAÇÕES SOBRE AS PROVIDÊNCIAS ADOTADAS PARA A DEVIDA REGULARIZAÇÃO DE CADA CASO, INCLUSIVE SOBRE A INSTAURAÇÃO DA CORRESPONDENTE TOMADA DE CONTA ESPECIAL;**

A Metrobus recebe do Fundo PROTEGE, a título de subvenção, conforme Deliberações CDTC 054/2005 e 064/2009 e por meio da Lei Transporte Cidadão, Lei Estadual 15.047/2004 e suas alterações, reembolso dos valores retidos nas suas receitas em favor das demais concessionárias da RMTTC, no que se denomina subsídios das linhas semiurbanas.

**Subsídios do Semi-urbano – exercício de 2017**

MESES	SUBSIDIO SEMI-URBANO FATURADOS	RECEITA CATRACAS DE BLOQUEIO	PARTICIPAÇÃO DA METROBUS CATRACAS DE BLOQUEIO	SUBSIDIO SEMI-URBANO RECEBIDOS
JANEIRO	813.506,05	(34.805,90)	(16.461,80)	797.044,25
FEVEREIRO	738.925,15	(31.342,70)	(14.823,84)	724.101,31
MARÇO	851.656,75	(33.244,50)	(15.723,32)	835.933,43

ABRIL	737.990,90	(27.701,90)	(13.101,89)	737.990,90
MAIO	815.467,05	(31.039,30)	(14.680,35)	800.786,70
JUNHO	796.034,65	(28.582,50)	(13.518,38)	782.516,27
JULHO	778.813,00	(29.181,90)	(13.801,87)	765.011,13
AGOSTO	840.495,70	(53.833,15)	(25.460,93)	815.034,77
SETEMBRO	764.338,60	(67.484,30)	(31.917,37)	732.421,23
OUTUBRO	814.769,60	(67.230,85)	(31.797,50)	782.972,10
NOVEMBRO	791.245,00	(70.621,90)	(33.401,33)	757.843,67
DEZEMBRO	785.650,60	(44.901,35)	(21.236,54)	764.414,06
<b>TOTAL</b>	<b>9.528.893,05</b>	<b>(519.970,25)</b>	<b>(245.925,12)</b>	<b>9.282.967,93</b>

**Obs.:** A diferença entre o subsídio faturado e o subsídio recebido refere-se as catracas de bloqueio das linhas alimentadoras, cujo montante é devidamente rateado entre todas as empresas concessionárias e cujo percentual de participação da Metrobus é de 47,296%.

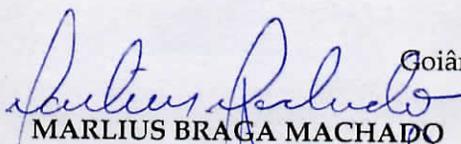
Os valores **não** repassados por este Programa em virtude de limitação imposta pela Lei 15047/2004, totalizam um saldo histórico total de R\$ 14.288.091,10 (quatorze milhões, duzentos e oitenta e oito mil, noventa e um reais e dez centavos), o qual devidamente corrigido pelo INPC, até outubro/2017, resulta no saldo final de R\$ 25.127.442,56 (vinte e cinco milhões, cento e vinte e sete mil, quatrocentos e quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos).

Esta Diretoria Executiva, entendendo ser de direito e dentro do bom senso, por meio do processo 201700013001723, solicitou ao Poder Executivo a propositura da alteração da Lei 15047/2004, retroagindo os efeitos da alteração dada pela Lei 19476/2016, à data da promulgação da primeira, o que permitiria o ressarcimento dos valores acima aos cofres da Metrobus.

**J) OS RESULTADOS DO ACOMPANHAMENTO, FISCALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS PROJETOS E AS INSTITUIÇÕES BENEFICIADAS POR RENÚNCIA DE RECEITA PÚBLICA ESTADUAL, BEM COMO IMPACTO SÓCIO ECONÔMICO GERADO POR ESSAS ATIVIDADES, APRESENTANDO, AINDA, DEMONSTRATIVOS QUE EXPRESSEM A SITUAÇÃO DESTES PROJETOS E INSTITUIÇÕES;**

Não se aplica à empresa.

Goiânia-GO, 28 de Março de 2018.

  
**MARLIUS BRAGA MACHADO**  
Diretor Presidente

  
**RICARDO LUIZ JAYME**  
Diretor de Gestão